4
Sterk gedaalde dieselverkoop

Aan de orde is het **dertigledendebat** over **de sterk gedaalde dieselverkoop**.

De **voorzitter**:
Ik heet de staatssecretaris van Financiën van harte welkom, en de mensen op de publieke tribune en in de zaal natuurlijk ook. Bij een dertigledendebat is er drie minuten spreektijd per spreker. We gaan interrumperen in tweeën: een vraag en een vervolgvraag als dat nodig is. Ik geef als eerste het woord aan de heer Omtzigt van het CDA, die dit debat heeft aangevraagd.

☐

De heer **Omtzigt** (CDA):
Voorzitter. We hebben zojuist de accijnscijfers mogen ontvangen. Over de laatste zeven beschikbare maanden is er 23 miljoen meer binnengekomen aan dieselaccijnzen en 50 miljoen minder aan benzineaccijnzen. De accijnsopbrengsten zijn met 27 miljoen gedaald ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Ik tel ze op, omdat de regering eerder gezegd heeft dat er een statistisch verschil is waardoor alleen de totaalcijfers vergelijkbaar zijn en niet de cijfers van de categorieën. Nu de conclusie hier ligt dat de maatregel van de accijnsverhoging absoluut helemaal niets heeft opgebracht, stel ik de regering één vraag: wat wil zij met de accijnsverhogingen? In de grensstreek is het allang duidelijk. Pomphouders gaan massaal failliet, mensen moeten hun winkels sluiten, er komt minder belasting binnen, er moet meer WW uitgegeven worden en de regering houdt vast aan het hebben van geen opbrengst.

De CDA-fractie vroeg ook naar de andere grafieken, over de landelijke ontwikkeling. Die kon de regering niet geven, daarom hebben wij ze zelf gemaakt. Voorzitter, ik overhandig u hierbij de initiatiefnota van het CDA over de accijnsverhoging. Hij zal zo ook digitaal naar de griffie opgestuurd worden, zodat hij zo snel mogelijk kan worden verspreid.

De **voorzitter**:
Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik zal nu één grafiek laten zien. Dit was de grafiek zonder het laatste stukje in april. Dit is de grafiek nu. Er zou geen daling zijn en er zou geen grenseffect zijn, maar de lpg-verkoop is met bijna 40% ingezakt in de laatste jaren. De dieselverkoop is één glijdende lijn naar beneden. Het klopt dus dat er geen geld binnenkomt. Het hele internationale wegtransport tankt in België of Duitsland. Het spekt de kas van Merkel. Dat mogen zij daar leuk vinden, maar het lijkt ons ongewenst.

Ik krijg graag zo spoedig mogelijk een reactie. Ik hoor graag zo spoedig mogelijk van de regering of zij eindelijk in staat is om een model mét grenseffecten te ontwikkelen. In het officiële model van de regering zitten immers nog steeds nul, ik herhaal: nul, grenseffecten. Ik hoor graag of onze berekeningen kloppen. Dan kunnen wij daarna overgaan tot het nemen van maatregelen. Het is bekend dat wij van mening zijn dat deze accijnsverhogingen niets opleveren.

O, wat had ik in dit geval graag een keer niet gelijk gekregen, maar dat gelijk is er wel gekomen. Dat gelijk wordt betaald door de pomphouders in de grensregio en door de belastingbetaler, want de regering zal de opbrengst ergens anders vandaan moeten halen.

☐

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Klanten die benzine of tabak kochten, waren al voor 2014 grotendeels de grens over gestoken. De pomphouders konden alleen nog concurreren met lpg of diesel. Sinds de kortzichtige accijnsverhogingen van 1 januari 2014 is deze laatste uitweg voor pomphouders om aan hun boterhammetje te komen, ook verdwenen. Sinds die accijnsverhogingen volgde dieptepunt op dieptepunt. Wij lezen vrijwel iedere maand berichten over de gevolgen van de accijnsverhogingen. Terwijl heel Nederland weet en begrijpt dat de accijnsverhogingen tot desastreuse gevolgen hebben geleid en dat mensen massaal de grens oversteken om brandstof te kopen, lijkt het kabinet weg te kijken. In zijn brief die hij gisteren aan de Kamer heeft gestuurd, schrijft de staatssecretaris dat de zorgen over dit onderwerp volkomen begrijpelijk zijn. Dat is winst, maar aan alleen begrip hebben de ondernemers niets.

Volgens BOVAG en BETA zijn de resultaten van het kabinetsbeleid nog beroerder dan eerder was voorzien. Terwijl in Italië, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland steeds meer lpg en diesel worden verkocht, zien wij in Nederland een daling van de verkoop van diesel met 8% en van lpg met 23%. Wat zegt de staatssecretaris tegen de pomphouders die hun bedrijf moeten sluiten? Wat zegt hij tegen de ondernemers die de klanten massaal over de grens zien vertrekken om daar niet alleen brandstof te kopen, maar ook boodschappen en tabak, en, als zij daar toch zijn, uit eten te gaan?

Als automobilisten toch over de grens zijn, doen zij meteen boodschappen. Zij halen er tabak en drank, en de burgemeesters in de grensstreken hebben inmiddels massaal de noodklok geluid. Zo heeft de burgemeester van Losser, in het mooie Drenthe, gezegd dat niet alleen de pomphouders maar ook de ondernemers in de naaste omgeving hun omzet met 15% hebben zien dalen. Wil de staatssecretaris hierop ingaan?

In de brief van vandaag klinkt enige erkenning door dat de verkopen van brandstof flink zijn gedaald, maar toch niet helemaal. Bij benzine zien wij een daling van 45 miljoen, maar de staatssecretaris gooit alle andere brandstoffen op een hoopje en zo vindt hij dan een plusje. Is de staatssecretaris bereid die cijfers uit te splitsen zoals de heer Omtzigt heeft gedaan of wil hij anders die cijfers bevestigen? In het laatste geval kunnen wij volgens mij concluderen dat de accijnsverhogingen niets hebben opgeleverd en dat wij die dan ook weer zo snel mogelijk moeten terugdraaien. Nu

gaan veel ondernemers in de grensregio's kapot. Dat zal toch niet de bedoeling van het beleid van de staatssecretaris zijn?

Ik vraag hem dan ook om zo snel mogelijk gebruik te maken van de inkeerregeling. Hoe sneller je daarvan gebruikmaakt, hoe minder dat kost, en hoe langer je wacht, hoe duurder het uitpakt.

☐

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Voorzitter. Vorig jaar werd er maar liefst 587 miljoen liter minder diesel verkocht. Daarmee loopt de Staat 131 miljoen euro mis. Deze staatssecretaris probeert ons in een brief wijs te maken dat hij toch nog 96 miljoen extra inkomsten heeft. Hoe is dat mogelijk? Kan deze staatssecretaris toveren? 580 miljoen liter minder diesel verkopen en toch 96 miljoen extra inkomsten genereren? Ik vind het knap.

De BOVAG spreekt over een bloedbad. Pomphouders in de grensstreek zagen hun omzet verdampen en staan op omvallen of zijn al omgevallen. Hoeveel pomphouders in de grensstreek zijn inmiddels failliet? Hoeveel personeel is inmiddels ontslagen? Deze staatssecretaris sluit de ogen en kijkt weg, maar alleen hij is verantwoordelijk voor dit bloedblad.

Bij de start van het kabinet dacht men nog 480 miljoen extra binnen te kunnen halen met de accijnsverhoging op tabak, alcohol en brandstof. Maar dit bedrag werd elke begroting naar beneden bijgesteld. Het kabinet heeft zichzelf rijk gerekend en haalt geen 480 miljoen extra op, maar krijgt eerder 250 miljoen minder. Dat zijn de feiten. Hoeveel inkomsten is de Staat inmiddels misgelopen, zo vraag ik de staatssecretaris? In plaats van toe te geven, probeert de staatssecretaris ons wijs te maken dat de omzetdaling komt doordat auto's zuiniger zijn geworden en mensen minder zijn gaan rijden. De dieselomzet in Duitsland en België groeide vorig jaar met meer dan 6%. Hoe is het mogelijk? Een duidelijker bewijs van een grenseffect kun je haast niet krijgen. Blijft de staatssecretaris nog steeds ontkennen dat mensen over de grens gaan tanken?

Dan hebben we het nog niet eens over de additionele neveneffecten. Mensen die gaan tanken in Duitsland en België, doen daar ook vaak hun boodschappen. Deze accijnsverhoging raakt dus ook indirect de hele economie in de grensstreek. Waarom weigert deze staatssecretaris te kijken naar de teruglopende omzet van de detailhandel en de daarmee gepaard gaande btw-inkomsten en de werkgelegenheid? Onderzoeksbureau Panteia berekende eerder dat meer dan 8.000 banen verloren gaan in de grensstreek door dit domme kabinetsbeleid, maar deze staatssecretaris steekt de kop nog dieper in het zand.

Als ik zeg dat een pakje sigaretten in België meer dan €1 goedkoper is en een kratje bier in Duitsland meer dan €5, is het natuurlijk niet zo gek dat mensen naast een tankbeurt ook andere inkopen doen. Eenmaal de weg naar de Lidl en de ALDI in Duitsland gevonden, is het heel moeilijk om die mensen ooit weer terug te krijgen.

Maar wat doet deze staatssecretaris? Hij verhoogt de accijns op de sigaretten dit jaar nog eens met €0,09, bovenop de €0,35 die we eerder zagen. Hoe dom kun je zijn? Als klap op de vuurpijl indexeert hij ook nog eens een keer per 1 januari de accijnzen op brandstof, alsof er niets aan de hand is. Het is dan ook terecht dat de pomphouders in verweer komen en een kort geding hebben aangespannen. Tegen zo veel onbenulligheid is maar een kruid gewassen en dat is een gang naar de rechter.

☐

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Voorzitter. Belasting betalen vindt niemand leuk en dat geldt natuurlijk ook voor accijnzen. Ik ben begonnen als belastinginspecteur. Ik kreeg nooit een enthousiaste brief. Echt veranderen gaat niet gemakkelijk. Zo'n maatregel over accijnzen als vorig jaar is genomen, is niet leuk en voor betrokkenen gewoon heel vervelend. Dat zal ook gevolgen kunnen hebben voor bedrijven. Laten we dat niet ontkennen.

Ik stel echter wel vast, ook op grond van de informatie die wij vanochtend vroeg kregen, dat in 2014 nog steeds sprake is van een plus in de opbrengsten van de accijns ten opzichte van 2013. Als dat zo is, dan betekent dat dat je zegt: ga ermee door. Ik steun de staatssecretaris. Ik zou daarnaast wel willen weten hoe het staat met de mogelijke accijnsverhoging in België.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Kan mevrouw Neppérus aangeven hoe groot de plus de afgelopen zeven maanden is geweest?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Ik volg de staatssecretaris in zijn berekeningen. Er stond 96 miljoen in de plus voor diesel en lpg en een minnetje voor benzine. Van benzine was er alleen de jaarlijkse indexatie. De heer Omtzigt mag wat anders denken, maar ik volg altijd gewoon de informatie die van het kabinet komt.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Na januari, een maand waarop wat statistische correcties zijn toegepast, levert deze maatregel nauwelijks iets op. Mevrouw Neppérus kan diesel en benzine uit elkaar willen trekken, de staatssecretaris heeft een paar maanden zelf gezegd dat door statistische problemen bij de Belastingdienst accijnsopbrengsten verkeerd zijn gecategoriseerd. Het CBS geeft in zijn cijfers aan dat de accijnsopbrengsten uit diesel met 0,6% zijn gestegen in het afgelopen kwartaal — bijna niets dus — en niet met 8% zoals mevrouw Neppérus dat had willen hebben. Deelt zij de mening dat deze maatregel helemaal niets heeft opgeleverd en dat het tijd is voor herbezinning? Of blijft de VVD hiervoor de kop in het zand steken?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
De VVD steekt nooit de kop in het zand en is altijd reëel. Ik ga af op de cijfers van de staatssecretaris. Er zitten verschillen tussen in vergelijking met het CBS, want de één neemt wel de landbouwdiesel mee en de ander niet. Ik ga altijd uit van de cijfers die ik krijg. Laat het CDA iets minder wantrouwen hebben, zou ik zeggen. Ik volg de cijfers nauwlettend, want ik weet hoe vervelend het is voor betrokkenen. Het is ook een werkelijkheid dat dit kabinet van VVD en PvdA, met steun van andere partijen, maatregelen heeft durven nemen die niet leuk zijn, voor niemand,

maar wel bedoeld zijn om dit land op orde te brengen. Van iedereen die ik andere dingen hoor noemen, hoor ik ook graag de dekking ervoor.

De heer **Bashir** (SP):
Volgens mij is er dan sprake van een misverstand. Ik heb het over dezelfde cijfers die wij vanochtend hebben gekregen. Van 1 januari tot en met april was er een opbrengst van 5 miljoen. Van 1 januari tot november was er een negatieve opbrengst van 45 miljoen bij benzine. Dit betekent dat er van mei tot november een negatieve opbrengst was van 50 miljoen. Als je vervolgens naar de overige minerale oliën kijkt, zie je dat er tot en met april 73 miljoen extra was en in de periode van 1 januari tot en met november 96 miljoen. Als je dit doortrekt naar mei tot november, kom je uit op een extraatje van 23 miljoen. De 50 miljoen minus deze 23 miljoen levert een negatief bedrag op van 27 miljoen. Dit zijn veel cijfers, maar het komt erop neer dat de accijnsopbrengsten tussen mei en november zijn gezakt met 27 miljoen euro. Kan mevrouw Neppérus uitleggen hoe zij aan een plusje komt?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Lezen is blijkbaar moeilijk. Ik heb altijd vertrouwen in de heer Bashir en hij meent het ook oprecht. Ik lees gewoon de brief waarin staat dat de meeropbrengsten bij diesel ten opzichte van 2013 96 miljoen zijn. Ik houd het daar op. Ik vergelijk de cijfers met 2013, daar gaat het mij om en ik blijf dat volgen.

De heer **Bashir** (SP):
Ik begrijp dat naar de tekst wordt gekeken zoals die in de brief staat. Er staat inderdaad een positief effect in als je naar de periode van 1 januari tot en met november kijkt. De staatssecretaris heeft in het verleden bevestigd dat er in januari een statistische correctie is toegepast. Als deze eruit wordt gehaald en je kijkt alleen naar het effect van mei tot en met november, dan kom je op een negatief bedrag van 27 miljoen aan accijnsopbrengsten. Je kunt dit zelf berekenen en een tabelletje aan de cijfers toevoegen. Deze maatregelen kosten ons 27 miljoen in de periode mei tot en met november. Wil mevrouw Neppérus daar nog eens rustig naar kijken? Ik zal haar dan in tweede termijn vragen of zij het met mij ook zo ziet.

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Ik heb dat al rustig bekeken. Mijn conclusie is dat er staat "plus 96 miljoen". Ik stel vast dat de heer Bashir hier anders over denkt.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Het zou de VVD sieren als zij iets verder zou kijken dan haar neus lang is. Het is onverklaarbaar dat je 550 miljoen liter minder diesel en lpg verkoopt en toch op een plus van 96 miljoen euro uitkomt. Kennelijk, want die stijging van €0,03 per liter was nu ook weer niet zo groot dat dit het verschil verklaart. De vraag is dus hoe je aan dat bedrag van 96 miljoen komt. Mevrouw Neppérus gelooft de staatssecretaris blijkbaar op zijn blauwe ogen, maar uit de feiten blijkt iets heel anders. Bovendien heeft deze maatregel misschien iets meer opgeleverd, maar wat zijn de desastreuse neveneffecten geweest op bijvoorbeeld werkgelegenheid en faillissementen? Als ondernemerspartij zou de VVD dat toch zeker moeten meewegen in de beslissing of een maatregel effectief is?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Het gaat het kabinet erom dat het land weer financieel op orde wordt gebracht. Daar zijn maatregelen voor nodig die niet leuk zijn, zeker niet voor de betrokkenen. Dat heb ik eerder in het debat over dit onderwerp al gezegd en dat blijf ik zeggen. Het CBS heeft cijfers. Dan is er een discussie over de vraag wat er tussen het een en wat er tussen het ander zit. Uit de accijnsaangiften blijkt — ik neem aan dat die zijn gevolgd en dat de staatssecretaris dit kan bevestigen — dat er tot en met november per saldo 96 miljoen meer is binnengekomen dan in 2013. Ik ga op die cijfers af, tenzij de heer Van Dijck het tegendeel kan bewijzen. Dit zijn de accijnsaangiften en de cijfers waar het om gaat.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Je kunt de accijnzen toch niet geïsoleerd bekijken? Ze hebben effecten. Mevrouw Neppérus is het er toch mee eens dat de accijnzen effecten hebben in de grensstreek? Als je misschien 96 miljoen extra binnenhaalt op de accijnzen, maar 500 miljoen verliest op inkomsten-, loon-, vennootschapsbelasting en andere belastingen, dan is het toch geen goede maatregel? De VVD kan toch niet de accijnsverhoging geïsoleerd bekijken en stellen dat die goed is, maar de ogen sluiten voor de neveneffecten, zoals werkgelegenheid en faillissementen, alsof die er niets mee te maken hebben? Er is toch een causaal verband? Wil mevrouw Neppérus met mij dat causale verband ontdekken, of bekijkt zij liever elke maatregel geïsoleerd en beoordeelt ze die vervolgens op zijn merites?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
De heer Van Dijck noemt getallen, maar ik wacht gaarne zijn onderbouwing af. Het is gemakkelijk roepen. Ik wacht ook zijn alternatieve dekking af. Wellicht kan hij deze in tweede termijn aangeven, dan worden we een stuk wijzer. Ik ga ervan uit dat het land, juist door dit kabinet en de steun die het heeft gehad van D66, SGP en ChristenUnie, economisch weer op de rails komt. Daar ben ik gewoon blij om. Als de heer Van Dijck allerlei andere cijfers heeft, verzoek ik hem om die te verspreiden zodat we ze kunnen bekijken. Ik ga altijd ervan uit dat de informatie die ik krijg, klopt en uit die informatie blijkt dat het in 2014 meer was dan in 2013. Dat geeft mij vertrouwen in de wederopbouw, het beter worden van het land, hoe vervelend sommige maatregelen ook zijn.

De **voorzitter**:
Mijnheer Bashir, u hebt zojuist al een vraag gesteld, terwijl het een heel korte inbreng was. In tweede termijn kunt u uw vraag stellen.

De heer **Bashir** (SP):
Ik heb een punt van orde. Mevrouw Neppérus vroeg om cijfers. Die heb ik en ik zou ze graag laten ronddelen.

De **voorzitter**:
Dat kan. Ik zal ervoor zorgen dat de cijfers verspreid worden.

☐

De heer **Van Klaveren** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Voorzitter. Het gaat nog altijd slecht met onze economie. De groei is klein en de werkloosheid is groot. Wat doet het kabinet? Het kabinet verhoogt de accijnzen. Dat is slecht voor de automobilist, de pomphouders en de economie. Kabinet-Rutte II is de weg kwijt. Het kabinet is verantwoordelijk voor onnodige faillissementen en onnodige werkloosheid. Vooral de VVD zou zich moeten schamen.

Mijn fractie wil de accijnzen op benzine en diesel met 10% verlagen. Ook willen wij een laag uniform btw-tarief van 15%. Die twee maatregelen zorgen voor een verlaging van de benzineprijs met maar liefst €0,20 per liter. Zo wordt autorijden weer leuk, wordt ondernemen weer een feest en kunnen pomphouders in de grensstreek eindelijk weer concurreren met de Belgen en de Duitsers.

Onze plannen zijn een stuk ambitieuzer dan die van alle andere partijen in de Kamer. Wat wij willen, kan ook. De staatssecretaris kan het allemaal nalezen in het belastingplan van VNL voor 2015. Onze plannen zijn keurig doorgerekend door het Centraal Planbureau. Nederland heeft nu lage belastingen nodig, een lage vlaktaks, lage btw, lage vennootschapsbelasting en lage accijnzen. Ons belastingplan leidt tot een veel hogere economische groei en op termijn tot 800.000 extra banen. Dat is wat Nederland nu nodig heeft. Is het kabinet bereid de belastingen en accijnzen niet te verhogen, maar juist te verlagen? Wat is de visie op een uniform btw-tarief van 15%?

☐

De heer **Groot** (PvdA):
Voorzitter. Veel dertigledendebatten komen wat laat aan de orde. Dit debat komt echter heel erg vroeg; het is gisteren ingepland. Ik had dan ook liever een debat gezien op basis van de cijfers over heel 2014. Wel hebben we de cijfers van de eerste elf maanden van vorig jaar van de staatssecretaris gekregen, waarvoor ik hem dank. Uit die cijfers blijkt dat de accijnsopbrengsten op diesel 96 miljoen hoger liggen dan het jaar ervoor en dat de accijnsopbrengsten op benzine daarentegen met 45 miljoen zijn gedaald. Ik wil niet verhelen dat dit tegenvallende cijfers zijn, maar je kunt tegelijk ook niet zeggen — wat wel vaak door de autobranche en ook door politieke partijen in deze Kamer wordt gedaan — dat de verhoging van de dieselaccijns de staatskas meer geld zou kosten dan opleveren. Dat is dus niet het geval, blijkens de cijfers over de eerste elf maanden.

Lastenverhogingen zijn altijd pijnlijk en impopulair. Daarover kan het CDA in de vorige kabinetsperiode ook meepraten. Een en ander was echter nodig om de overheidsfinanciën in veilige haven te krijgen. Voor de Partij van de Arbeid was en is het belangrijk dat we zo veel mogelijk de lasten op arbeid verlagen en dat we langs die weg werken aan herstel van inkomen, groei en werkgelegenheid. Dat is een moeilijke weg, want lasten op arbeid zijn minder zichtbaar en zij veroorzaken in de samenleving minder lawaai dan accijnzen op diesel, benzine, alcohol en tabak. Maar het beleid werkt. Voor het eerst sinds de crisis zien we weer een stijgende koopkracht, meer banen en een aantrekkende groei. Meer banen en meer groei zullen ook meer mobiliteit betekenen en dus ook meer omzet voor de pomphouders. Ook de daling van de olieprijs zal helpen. Als je minder geld kwijt bent om je tank vol te gooien, zal ook de aanvechting minder worden om voor een paar euro verschil een stuk om te rijden, naar over de grens. Ik wacht die ontwikkeling en het economische herstel verder af. Op dit moment heb ik dan ook geen nadere vragen aan de staatssecretaris.

De **voorzitter**:
De heer Bashir heeft echter wel een nadere vraag aan u.

De heer **Bashir** (SP):
Ik heb ook nadere cijfers laten rondgaan. Kan de heer Groot ook op die cijfers reageren? Vanaf mei tot november was er namelijk een negatieve accijnsopbrengst, namelijk min 27 miljoen.

De heer **Groot** (PvdA):
Je ziet dat de maandcijfers erg fluctueren. Je kunt er altijd wel een periode uitpikken waarin de accijnsopbrengsten wat dalen. Daarvoor zie je echter een behoorlijke stijging. We zullen moeten afwachten wat december te zien zal geven. Bij benzine is de accijns in reële zin gelijk gebleven, die is alleen geïndexeerd, dus dat is maar een heel klein beetje. Als je dan ziet dat de afzet van benzine daalt, zie je dat er ook andere oorzaken in het spel zijn, zoals het autopark dat steeds zuiniger wordt en auto's die steeds kleiner worden. Ook de doorwerking van de economische crisis zal hier een rol in spelen. Bij diesel, waarover de accijnzen wel zijn verhoogd, is er wel degelijk over de eerste maanden een stijging van accijnsopbrengsten te zien.

De heer **Bashir** (SP):
Ik vind het jammer dat dit niet erkend wordt. Ik heb nog iets anders. De heer Groot kan toch niet wegkijken van de effecten in de grensregio? Ik heb hier bijvoorbeeld ook een overzicht van pomphouders die failliet zijn gegaan of de deuren hebben gesloten. Dat is niet een volledig overzicht, maar als ik zie hoeveel ondernemers ermee zijn gestopt of hun zaken niet meer kunnen verkopen of personeel hebben ontslagen, zijn dat toch ook reële effecten die we gewoon kunnen waarnemen als we ter plekke gaan kijken? Kan de heer Groot ook daarop ingaan?

De heer **Groot** (PvdA):
Ik wil niet verhelen dat er zich effecten voordoen. We zullen moeten afwachten hoe dat zich in de tijd verder ontwikkelt. De ervaring leert dat die grenseffecten in de loop der tijd wegebben. We weten wel dat de Nederlandse supermarkten nog steeds een stuk goedkoper zijn als die in België en Duitsland. Wat dat betreft is er nog steeds grensverkeer naar Nederland en Nederlandse supermarkten.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
De heer Groot zegt dat de auto's zuiniger zijn geworden. Hij spreekt daarmee de staatssecretaris na. Maar hoe verklaart de heer Groot dan dat de dieselafzet in Duitsland en België vorig jaar gigantisch is toegenomen en in Nederland in recordvorm is afgenomen? Ik neem aan dat de heer Groot bekend is met het plaatje van de BOVAG uit de krant, met

als bron Eurostat. Daarop zie je dat er wat betreft Nederland sprake is van -6%. Zijn alleen de auto's in Nederland zuiniger geworden of zijn alleen Nederlanders minder gaan rijden? Of zou er toch iets van een grenseffect aan ten grondslag kunnen liggen?

De heer **Groot** (PvdA):
In afwijking tot het buitenland heeft er in Nederland een gigantische verkleining van de gemiddelde grootte van de autoverkoop plaatsgevonden Door het Nederlandse systeem van autobelastingen zijn we heel fors kleine auto's gaan stimuleren, hetgeen het overgrote deel van de afzet van nieuwe auto's betreft. Dus dat kan een deel van de verschillen verklaren.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
We hebben het over 2014. Van de tien eurolanden is de omzet in Nederland het meest geslonken, namelijk met 6%. Landen als Duitsland en België gaan er echter 6% op vooruit. Ontkent de heer Groot dat we te maken hebben met een grenseffect? Of zegt hij nu dat het fiscale beleid rondom zuinige auto's zo succesvol is gebleken?

De heer **Groot** (PvdA):
Ik heb niet verheeld dat er zekere grenseffecten zijn. Maar de omvang die de heer Van Dijck voorspiegelt, lijkt me zwaar overdreven. Ook andere factoren spelen een rol, zoals de verkleining van de gemiddelde Nederlandse auto. Nederland is het laatste jaar economisch achtergebleven in vergelijking met Duitsland. Ook dat maakt een verschil. Zo zijn er wellicht nog meer oorzaken. Grenseffecten spelen een rol, maar naar mijn overtuiging niet de hoofdrol.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik moet de heer Groot complimenteren. Hij geeft eindelijk toe dat grenseffecten een rol spelen. Op 5 november 2013 heeft mijn fractie een motie ingediend, die is gesteund door de heer Bashir en de heer Van Dijck, waarin werd gevraagd aan de regering om voordat zij de maatregelen laat ingaan, een schatting te maken van de grenseffecten. Nu zijn we anderhalf jaar verder en we zijn nog steeds aan het filosoferen over de oorzaak van wat hier te zien is op deze grafiek, namelijk een enorme val in lpg en een zeer forse val in diesel. Wij denken dat het grote vrachtwagens zijn die vlak over de grens in Duitsland tanken. Aangezien ik vlak bij de burgemeester van Losser woon, kan ik zeggen dat ik dagelijks zie dat ze daar tanken. Ik kan de tankstations aanwijzen. De heer Groot denkt dat het kleine auto's zijn. Dat mag allemaal, maar heeft hij er nu spijt van dat hij tegen de motie gestemd heeft waarin werd gevraagd om het uit te laten zoeken voordat de accijnsverhoging werd doorgevoerd?

De heer **Groot** (PvdA):
Ook de staatssecretaris heeft bij de evaluatie van vorig jaar niet ontkend dat grenseffecten zich in zekere mate zullen voordoen. Dat is bij mijn weten nooit ontkend. Het gaat om de mate waarin. Het is heel moeilijk vast te stellen. Daar moet je een behoorlijke periode voor uittrekken, want we weten ook dat effecten zich in de loop der tijd uitfaseren. Ik verwacht dat dit zich opnieuw zal voordoen.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Effecten zouden zich uitfaseren als de onderste lijnen naar boven zouden buigen. Dat is de afgelopen weken en maanden niet gebeurd. Ze zijn verdiept, dus uitfaseren gebeurt niet. De pompstations zijn nu failliet. De maatregel moest 280 miljoen euro opleveren, maar de afgelopen zeven maanden heeft hij 27 miljoen euro netto gekost. Hoeveel meer bewijs wil de PvdA-fractie hebben voordat zij instemt met in ieder geval een evaluatie van deze maatregel, om te kijken hoe we hem kunnen terugdraaien?

De heer **Groot** (PvdA):
Evaluaties zijn prima als ze op termijn een keer plaatsvinden, maar we zullen eerst moeten afwachten hoe een en ander zich ontwikkelt. Het is erg onlogisch om te veronderstellen dat de negatieve effecten in de tijd zullen toenemen. Ik verwacht dat ze zullen afnemen, ook gezien de daling van de olieprijs zoals die zich nu voordoet. Mensen zijn sowieso al minder geld kwijt aan tanken. Dan zullen ook de prijseffecten weer wegebben.

☐

De heer **Koolmees** (D66):
Voorzitter. Ik wil de staatssecretaris bedanken voor het overzicht van de accijnsopbrengsten tot november. Het geeft natuurlijk niet het gehele beeld over 2014, maar het gaat om wat er nu beschikbaar is. Het geeft wel inzicht in de ontwikkeling.

In de cijfers vallen een paar dingen op. De accijnsopbrengsten in 2014 zijn inderdaad hoger dan in 2013, maar fors lager dan waar we vooraf rekening mee hebben gehouden. Dat geldt niet alleen voor brandstoffen waarvoor de accijnzen inderdaad zijn verhoogd per 1 januari 2014, namelijk gas en diesel, maar vooral voor benzine. Dat is een opvallende ontwikkeling, want juist voor benzine zijn de accijnzen niet verhoogd op 1 januari 2014. Per saldo is er inderdaad een plus. De cijfers vallen tegen; dat kunnen we niet ontkennen. De effecten zijn groter, maar per saldo is er wel een plus.

Ik heb twee vragen aan de staatssecretaris. In de eerste plaats zegt de staatssecretaris dat de daling van het brandstofgebruik moet worden bezien in een langjarige trend, onder andere door vergroening van het wagenpark, zuinigere auto's en minder gereden kilometers. Dat is inderdaad een langjarige en structurele trend. Hoe zijn deze trends meegenomen in de raming? In de praktijk ramen wij in Nederland zonder rekening te houden met gedragseffecten. Dat doen we bij alle belastingverhogingen. We kunnen natuurlijk lang gaan debatteren over de vraag of die wel of niet meegenomen moeten worden, maar in dit geval is er toch vooral sprake van structurele ontwikkelingen met een voorspelbaar karakter.

Mijn tweede punt betreft de internationale situatie. Iets langer dan een halfjaar geleden heeft de staatssecretaris in een debat over hetzelfde onderwerp toegezegd om in overleg te treden met de buurlanden. Hij zou in ieder geval bekijken wat daar gebeurt. De staatssecretaris zei toen ook: "In de eurogroep zit ik naast de vertegenwoordiger van Luxemburg en hem kan ik sowieso direct aanspreken." Hoe staat het daarmee? Wat gebeurt er op dit terrein in onze buurlanden?

De **voorzitter**:
Daarmee is er een einde gekomen aan de eerste termijn van de zijde van de Kamer. De staatssecretaris heeft aangegeven dat hij direct kan overgaan tot het geven van een reactie op de inbreng van de Kamer.

☐

Staatssecretaris **Wiebes**:
Voorzitter, het is dan ook niet de eerste keer dat we hierover debatteren en dat is natuurlijk ook niet voor niks.

Voorzitter. In eerdere debatten en eerdere ontmoetingen heb ik de beelden over januari, februari, maart en april niet fraai genoemd. Aan dat oordeel kan ik eigenlijk niks veranderen, want het is nog steeds niet fraai. Verder moet ik vaststellen dat de grote meevallers ten opzichte van de eerste drie, vier maanden van het jaar zijn uitgebleven. De ontwikkeling van de brandstofverkoop en de accijnsopbrengsten zijn ons sindsdien ook niet meegevallen.

Een aantal ontwikkelingen die we in het eerste kwartaal zagen, hebben zich voortgezet. Het is opmerkelijk dat de daling zich niet alleen bij diesel voordeed, maar ook bij benzine. Er is geen beleidsmatige verhoging geweest van de benzineaccijnzen, maar de grote min is toch echt die bij benzine. De opbrengsten van de accijnzen over benzine leken toen nog hoger te liggen dan het jaar ervoor, maar inmiddels liggen ze fors lager. De heer Bashir wees er dan ook terecht op dat de benzineaccijnzen inmiddels lager liggen. Bij diesel heeft zich dat ook in die mate weer voorgedaan: de opbrengst van de accijnzen op diesel zijn flink hoger dan vorig jaar, maar we hadden er allemaal meer van gehoopt, zeker omdat het een pijnlijke maatregel is die veel maatschappelijk debat oproept en een hoop onvrede en pijn bij pomphouders en ondernemers veroorzaakt.

Het beeld ten opzichte van de Miljoenennota is ongewijzigd. In de Miljoenennota is een raming afgegeven en die volg ik op dit moment nog steeds. Het is nog steeds mijn raming, ondanks de verandering van de benzineprijs. Het is natuurlijk wel een merkwaardige ontwikkeling dat de consumenten nu opgelucht ademhalen en de pomphouders niet. Vanochtend zag ik dat diesel rond de €1,10 en benzine onder de €1,50 zit. De pomphouders kijken aan tegen een nadeel ten opzichte van Duitsland van €0,01 in de accijnzen. Dat is toch een veelzeggende cent; het is hier ook de orde gekomen.

Vroeger had Nederland nog een voordeel bij de diesel en toen haalden wij dan ook de dieseltoeristen binnen. Nu blijven de dieseltoeristen weg en niemand zal ontkennen — volgens mij heeft ook niemand dat ooit gedaan — dat er grenseffecten bij zitten. Er wordt minder getankt, niet alleen als gevolg van langjarige trends bij zowel benzine als diesel, maar ook als gevolg van de accijnsverhoging. Daar is geen speld tussen te krijgen. De woordvoerders die daarop wezen, hebben in kwalitatieve zin dan ook gelijk.

Het is een pijnlijke maatregel, maar we moeten ons wel aan de feiten houden. Ik hoop dan ook dat de woordvoerders de door mij genoemde feiten voor waar aannemen. Het levert bijvoorbeeld wel significante extra inkomsten op, ook al zijn die lager dan werd verwacht ten tijde van de Miljoenennota die voorafging aan 2014. Het is vooral een gevolg van de dalende benzineaccijnzen, maar het levert wel ongeveer op wat we in de Miljoennota van afgelopen Prinsjesdag hebben geraamd. Dat maakt dit een pijnlijke maatregel. Ik weet zeker dat we, als we ons inspannen, nog een heleboel pijnlijke maatregelen kunnen verzinnen die nodig waren om de overheidsbegroting op orde te brengen, maar dat maakt hem niet minder pijnlijk.

Er zijn verschillende vragen over gesteld. De heer Omtzigt poneert een paar stellingen, waaronder de stelling dat het niets oplevert. Ik denk dat hij dat niet helemaal letterlijk meent. Hij stelt ook dat we alleen maar kunnen kijken naar de gecombineerde accijnzen op benzine en diesel. Dat vind ik in alle eerlijkheid misschien een heel klein beetje een trucje. Door langjarig terug te gaan, hebben we eerder gezien dat er in de rapportage enige vervuiling zat tussen benzine en diesel. We zijn destijds zo diep in de cijfers gedoken dat we er een fout uit gehaald hebben die er al in, geloof ik, 2002 is ingeslopen. Dat is gecorrigeerd. Daarover heb ik hier in juni iets verteld. De cijfers die er nu liggen, kunnen dus genomen worden zoals ze zijn. Het zijn wel kasopbrengsten; er wordt flink gefluctueerd. Maar aan de definities is naar mijn overtuiging niet zo veel mis.

Dat betekent dat het beeld zich voordoet dat de heer Bashir meldt. Hij zegt terecht — dat is wat zich voordoet — dat er in de periode mei-november minder accijnzen zijn opgehaald dan in het jaar daarvoor. We moeten dan wel even heel precies zeggen waaraan dat ligt: het ligt puur en alleen aan benzine. Op benzine zijn de accijnzen niet beleidsmatig verhoogd. Bij benzine zien we de langjarige trend als gevolg van zuiniger auto's en kilometergedrag dus volledig terug in dalende accijnsopbrengsten. Het is precies zoals de heer Bashir zegt: daar gaat het met 50 naar beneden. Als je de accijnzen niet verhoogt maar er wel een langjarige trend te zien is, is dat ook te verwachten. Bij diesel zit nog steeds een plus; ik denk niet dat de heer Bashir dat ontkent. Daar is die langjarige trend ook te zien, maar zijn er toch hogere kasopbrengsten doordat de accijnzen zijn verhoogd.

Dit is meteen een goed moment om even in te gaan op de vraag van de heer Koolmees over de ramingen. Tot nu toe zaten de langjarige trends niet in de ramingen. Dat krijg je dan automatisch op je brood. Ik moet erover nadenken hoe we de ramingen over brandstoffen beter kunnen krijgen, maar tot nu toe zitten daar geen langjarige trends in.

De heer Van Dijck vroeg hoeveel faillissementen er zijn geweest en hoeveel banen er verloren zijn gegaan. Het valt niet te ontkennen dat er pompen zijn verdwenen. Of dat helemaal aan de accijnzen ligt, is natuurlijk altijd de vraag, maar het valt niet te ontkennen dat er een effect is. Laten we daar niet gek over doen. Ik heb eerder gemeld dat wij uit de registraties van faillissementen en uit de registraties van het UWV over de banen niet konden halen wat er nou precies bij pomphouders zat, zeker niet bij die in de grensstreek. Dat getal kennen we niet. Het is ook weer niet het getal dat alles zegt, want ook hierover moeten we eerlijk zijn. Veel pompen gaan niet failliet, maar krijgen soms op een of andere manier de oliemaatschappij als medeaandeelhouder of aandeelhouder als ze in de problemen komen. Dan zie je ze niet in de registers. Er kan wel iets gebeurd zijn met de ondernemers, maar dat zie je niet allemaal in de openbare cijfers terug.

We hebben onze hoop een beetje gevestigd op België. Het grootste accijnsverschil voor diesel is er met België, niet met Duitsland. Met Duitsland scheelt het voor diesel €0,01,

met België €0,05. Het zou zo mooi zijn als België daar wat aan zou doen. De Belgen hebben natuurlijk op hun beurt weer last van de Luxemburgers. Die schelen met ons niet €0,05 maar wel €0,15 cent. Je begrijpt dus dat de Belgen over de Luxemburgers praten zoals wij misschien over de Belgen. Daarom heb ik mij maar direct in verbinding gesteld met mijn buurman in de eurogroep, de minister van Financiën van Luxemburg. Dat gesprek is er geweest. Hij heeft gezegd dat hij, op de termijn die hij nu voor zich ziet, in de komende begroting geen voornemens heeft om de accijnzen te verhogen. Aan het begrip dat hij heeft uitgesproken, had ik niet zo veel, zeg ik eerlijk. Wel hebben wij onze zuiderburen, de Belgen, gevraagd hoe het ervoor staat. Men verwacht daar eind maart, begin april begrotingsvoorstellen. De verwachting is nog steeds dat daar een vrij ferme accijnsverhoging in zit, ook voor diesel, waarmee het nadeel in accijnzen aan onze zuidelijke grens zou kunnen verdwijnen. Daar hoop ik erg op, want grenseffecten leveren voor niemand wat op en geven alleen maar ellende voor ondernemers in de grensstreek.

De heer **Groot** (PvdA):
Is er geen aanleiding om samen met de Belgische collega de druk op de Luxemburgse collega toch wat op te voeren? Wij voeren veel debatten over schadelijke belastingconcurrentie. Luxemburg doet daaraan op het gebied van concernfinanciering, maar ook op het gebied van accijnzen. Is de staatssecretaris bereid om samen met zijn Belgische collega de druk op te voeren?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Wij zitten op dat vlak een beetje in een klem, want Nederland is ook fervent voorstander van autonomie op het terrein van belastingen. Desondanks is goed overleg met goede buren nooit weg. Daarom heb ik vlak voor het zomerreces een andere figuur van stal gehaald. Wij zijn namelijk niet alleen lid van de Europese Unie, maar ook van de Benelux. Ik was het al bijna vergeten, maar de Benelux bestaat nog steeds. Er is ook een keurige secretaris-generaalachtige persoon. De Benelux, dat zijn wij ook een beetje. Ik heb dit geagendeerd voor het overleg tussen de drie Benelux-landen. Dat leek mij een onderwerp dat daar goed in past. Ik heb begrepen dat de secretaris-generaal hiermee enthousiast aan de slag is gegaan. Ik heb na het vorige reces gevraagd om in kaart te brengen wanneer wij hier met elkaar over gaan praten en aan de hand van welke stukken dat zal gebeuren. Daar horen wij binnenkort van. Die hebben wij dus ook nog: de Benelux. In dat kader wilde ik het verzoek van de heer Groot graag positief tegemoet treden.

De **voorzitter**:
Het zal u verbazen, maar de Benelux heeft ook nog een parlement!

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ook nog! Het wordt alsmaar doller!

De **voorzitter**:
Ja, ik zag uw verbazing! Het leek mij wel verstandig om uw kennis helemaal up-to-date te brengen.

De heer **Omtzigt** (CDA):
De Benelux heeft zelfs een heel mooie raadgevende assemblee!

Ik heb in mijn bijdrage in eerste termijn twee vragen gesteld. Ten eerste heb ik gevraagd of de staatssecretaris bereid is om met een nieuw model te komen waarin niet alleen rekening wordt gehouden met langjarige trends — de heer Koolmees vroeg daar terecht naar — maar waarin ook grenseffecten worden meegenomen. Wij lopen hier tegen aan. Ik denk dat dit beter vooraf had kunnen gebeuren, maar is de staatssecretaris bereid om dat model alsnog te ontwikkelen, zodat wij een reëler beeld krijgen van wat er gebeurt als wij iets doen met de accijnzen?

Ten tweede heb ik een initiatiefnota ingediend waarin ook de grafieken zijn opgenomen die even niet zo snel door het departement geleverd konden worden. Ik zal ervoor zorgen dat de staatssecretaris de kleurenversie krijgt, zodat hij precies de verschillen in de grafieken kan zien. Dat is wel zo makkelijk. Is de staatssecretaris bereid om binnen een paar weken te reageren op de juistheid van de grafieken en cijfers en op de aanbevelingen?

Staatssecretaris **Wiebes**:
De ramingen zijn eerder langsgekomen. Ik ben het altijd met de Kamer eens geweest dat het weinig zin heeft om je op te sluiten in een modelmatige werkelijkheid waarvan je al ex ante — om maar eens een ramingsterm te gebruiken — weet dat die niet kan kloppen. Tegelijkertijd moeten wij het wel behapbaar houden. Als wij bij elke denkbare belastingmaatregel gedragseffecten in gaan modelleren, duurt het maken van een begroting aanzienlijk meer dan een jaar. Ik ben het echter met de heer Omtzigt eens dat het mooi zou zijn als wij manieren vonden om dichter bij de werkelijkheid te komen. Ik kan daar geen eigenstandige toezegging over doen. Daar moet ik altijd met mijn buurman, de minister van Financiën, over praten, die verantwoordelijk is voor de ramingen. Maar ik voer dat gesprek wel en ik hoop te komen met ramingen waarvan we kunnen vaststellen dat die een grotere waarschijnlijkheid hebben. Anders zijn we in deze zaal aan een stuk door dingen aan het vergelijken, met ramingen waarin we misschien nooit geloofden, ook doordat ze ex ante, dus per definitie zonder gedragseffecten waren. Dan zijn we onszelf niet optimaal aan het bedienen. Maar ik weet niet of dat allemaal haalbaar is. Begrotingssystematiek gaat over periodes van 30 jaar. Wat je in de accijnzen doet, moet je dan in allerlei andere belastingsoorten op identieke wijze doen. Ik voorspel dat dat niet heel eenvoudig is, maar ik ben het wel heel erg eens met de oproep om ramingen zo betekenisvol mogelijk te laten zijn. Die inspanning zeg ik de heer Omtzigt toe.

De **voorzitter**:
Kunt u daar een tijdsbestek bij geven? Wij snappen dat er overleg moet plaatsvinden, maar we willen ook graag weten wanneer dat resultaat heeft.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Een logisch antwoord is dat ik daar een afgerond oordeel over moet hebben op het moment dat de volgende ramingen aan de orde zijn, namelijk de begroting op Prinsjesdag. Ik zal pogingen doen om daarbij ex anteramingen te maken

die meer inzicht geven in wat er daadwerkelijk te verwachten is.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik had eigenlijk meer gehoopt op een termijn van weken. Er ligt wel een rapport van toenmalig staatssecretaris Weekers over de grenseffecten van tabaks- en alcoholaccijns, maar bij brandstofaccijns komt het niet uit. Het is dus te doen. Als iemand hier het btw-tarief wil harmoniseren, zullen daarbij grenseffecten optreden. Er zijn andere zaken, zoals de overdrachtsbelasting, waarbij dat van minder belang is. Kan de staatssecretaris binnen een paar weken een inschatting geven?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dit is nou precies het punt. De heer Omtzigt zegt dat er nooit een grenseffectenrapportage op het terrein van brandstoffen is geweest, maar die is er wel geweest, en wel uitvoerig. We hebben het zelfs klaargespeeld dat de oliemaatschappijen drie maanden lang het verloop in alle verkopen van brandstoffen per postcodegebied hebben getraceerd. We hebben duidelijk gemaakt wat de gemiddelde ontwikkelingen in het land zijn, opgedeeld in bandbreedtes van 5, 10 en ik meen zelfs 20 kilometer van de grens. Dat hebben we zeer fijnmazig gedaan, wat een gigantische exercitie was. Vele andere trajecten op het departement zijn toen noodzakelijkerwijs stilgelegd om dit te kunnen doen. De oliemaatschappijen hebben daarvoor heel genereus een grote inspanning geleverd. Fijnmaziger dan zo'n grenseffectenrapportage krijg je het nooit meer. In ramingen is dat niveau van precisie op geen stukken na te realiseren. We moeten realistisch zijn: de wereld is niet modelleerbaar met de precisie die we graag zouden willen. Daar kan ik niets aan veranderen. We kunnen over beleid praten, maar we gaan helaas als regering en parlement niet over de wetten van de statistiek. Dus als het verwachtingspatroon is dat we een dermate fijnmazige ex-anteraming kunnen doen, dan moet ik zeggen dat dat onmogelijk is. Ik denk in alle redelijkheid dat de heer Omtzigt dat niet bedoelt.

Ik heb toegezegd, te gaan zoeken naar manieren om de langjarige trends mee te nemen in ramingen. Nogmaals, daar ga ik niet over, zodat ik daarin voorzichtig moet zijn. Je kunt niet op een terrein in de rijksbegroting iets veranderen en op andere terreinen niet. Ik zeg het maar meteen: ik vind de genoemde termijn onhaalbaar, maar ik ga daar wel over praten en kom daarop via andere kanalen terug. Ik vraag de Kamer om toestemming om dat in het kader van het begrotingsproces mee te nemen en niet in allerlei aparte zaken. Dit gaat veel breder dan accijnzen.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Ik ben toch nieuwsgierig naar het antwoord op een van de hamvragen van dit debat. Dat is namelijk de vraag naar de berichtgeving van de BOVAG en het CBS dat er vorig jaar 500 miljoen liter diesel minder verkocht werd. Dat zou betekenen dat de schatkist minimaal 130 miljoen is misgelopen. Toch komt deze staatssecretaris met een bedrag van 96 miljoen in de plus. Deze staatssecretaris kan dus toveren of het CBS doet maar wat en er klopt niks van dat er minder diesel wordt verkocht.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik denk dat ik, in alle redelijkheid, eerst recht moet doen aan de tweede vraag van de heer Omtzigt. Hij heeft een vraag aan mij gesteld en die heeft hij nog een keer herhaald. Ik ben steeds bereid om op elke vraag in te gaan, maar ...

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Denk er rustig over na.

Staatssecretaris **Wiebes**:
... ik heb gewoon een zekere volgorde en ik vind dat de heer Omtzigt nu recht heeft op een antwoord.

Hij heeft mij gevraagd of ik bereid ben om te reageren op de juistheid van de cijfers die hij in zijn nota heeft staan. Ik ken die cijfers niet, dus ik weet ook niet of ik in staat zal zijn om daar de juistheid van te beoordelen. Voor zover het gaat om de volumecijfers van het CBS zal hij dezelfde bronnen hanteren als ik hanteer. Die zijn met één klik op het scherm te toveren. Ik weet dus niet of ik daar veel aan kan toevoegen. Als de heer Omtzigt in zijn nota echter specifieke vragen heeft over de juistheid van getallen die hun oorsprong vinden bij het ministerie van Financiën, dan zal ik mijn best doen om zo goed mogelijk duiding van die cijfers te geven. Dat is wat ik kan toezeggen.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan mijnheer Bashir. Die stond eerder bij de microfoon.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Het wordt dan wel een wachtrij.

De **voorzitter**:
Staat er nog een vraag open dan?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ja, er staat nog een vraag open van de heer Van Dijck.

De **voorzitter**:
Dan doen we die natuurlijk eerst, voordat we weer een nieuwe vraag stellen. U gaat over de antwoorden, staatssecretaris. Daar ga ik niet over. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Wiebes**:
De heer Van Dijck vroeg naar de BOVAG-cijfers. Dat hangt een beetje samen met het vorige punt. Ik kan niet oordelen over cijfers die ik niet geproduceerd heb en waarvan ik niet weet hoe ze tot stand zijn gekomen. Ik weet wat er aan geld binnenkomt bij het departement. Wij zitten op de kasstroom, op de kasopbrengsten. Dat is wat ik rapporteer. Als de BOVAG op basis van andere opstellingen of andere analyses tot andere getallen komt, moeten de vragen daarover gesteld worden aan de BOVAG.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Dit is wel heel belangrijk. De BOVAG baseert zich op de cijfers van het CBS. Als deze staatssecretaris de cijfers van het CBS in twijfel trekt, vraag ik me af waarom we vorige maand überhaupt die naheffing hebben betaald aan Brussel. Het gaat om het volgende. Het CBS stelt dat er 500 miljoen liter diesel minder verkocht is in de eerste tien maanden van vorig jaar. Dat betekent — het is een simpel rekensommetje — dat de Staat daardoor 130 miljoen is misgelopen ten opzichte van 2013. De staatssecretaris presenteert hier, puur op basis van de kas, 96 miljoen aan extra inkomsten. Dat is toch niet met elkaar te rijmen? Dan moeten bij deze staatssecretaris toch alle alarmbellen gaan rinkelen? Hij moet dan toch zeggen: ambtenaren, hoe is het mogelijk dat we als Staat 96 miljoen extra binnenhalen, terwijl we 500 miljoen liter minder verkopen? Daar is dan ergens iets heel erg fout, zou ik denken, als ik staatssecretaris was. Maar deze staatssecretaris denkt anders.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Er zijn verschillen in definitie en een zeker verschil in bewerkingen op de verschillende getallen. Daar ben ik in de eerste rapportage over de eerste drie maanden op ingegaan. De heer Van Dijck zegt het echter goed: dat is puur op basis van kas. Cash is king, dat weet hij ook. Wat er bij het departement binnenkomt, zijn de harde feiten over accijnsinkomsten. Daar baseer ik mij op, die rapporteer ik en dat is ook de portee van de brief die ik gestuurd heb. Dat het CBS op basis van deze gegevens, maar ook op basis van aangiftes met soms andere definities, tot andere getallen kan komen, is allemaal heel legitiem. Ik sta hier echter voor de getallen van de kasopbrengsten. Die rapporteer ik, gesplitst in twee categorieën, en dat zijn de cijfers die ik aan de Kamer heb gestuurd.

De heer **Bashir** (SP):
Het is in ieder geval mooi dat er een eerste stap is gezet met de brief die vandaag is gekomen, waarin gerapporteerd wordt dat er in de laatste maanden een negatieve totale opbrengst is. Vandaag is echter bekend geworden dat de gevolgen van dat beleid desastreus zijn. Ik heb hier bijvoorbeeld een onvolledig overzicht van pomphouders die hun deuren hebben moeten sluiten. Ik tel er al vijftien. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dan ook wanneer voor hem de grens bereikt is en hij eindelijk stappen gaat zetten om bijvoorbeeld iets te doen aan die accijnzen.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Dit is een pijnlijke maatregel. We moeten toch kijken naar de accijnsverhoging op diesel, want het heeft geen zin om benzine erbij te betrekken. Daar is geen beleidsmatige accijnsverhoging geweest. De accijnsinkomsten op diesel zijn gestegen. Die leveren aanzienlijke extra inkomsten op. Inderdaad, dat is minder dan ex-ante-raming. Dat is allemaal juist. Daar spelen inderdaad ook grenseffecten een rol. Ook dat is allemaal juist. Eerder heb ik gezegd dat er een nieuwe situatie ontstaat als een maatregel geld blijkt te kosten in plaats van geld op te leveren. Ik constateer dat we na 11 maanden nog 96 miljoen van die werkelijkheid af zitten. Het is een pijnlijke maatregel en hij levert minder op dan in de ex-ante-ramingen, maar hij levert wel significante extra opbrengsten voor de Staat op.

De heer **Bashir** (SP):
Als we ons alleen maar focussen op diesel en lpg, is er van mei tot november een positief saldo van 23 miljoen. Dat staat in de brief. Maar als je kijkt naar die effecten van die 23 miljoen, zie je wat daar tegenover staat. Er zijn op zijn minst vijftien pomphouders failliet gegaan, er zijn tientallen arbeidsplaatsen verloren gegaan, supermarkten en lokale ondernemers kunnen hun hoofd niet meer boven water houden en er moeten flink veel WW-uitkeringen en bijstandsuitkeringen betaald worden. Als je naar die 23 miljoen kijkt, wil ik vragen om dan ook naar de totale som te kijken van al die effecten: de btw die misgelopen wordt bij de supermarkten, ondernemers die geen winstbelasting meer kunnen betalen en WW-uitkeringen die betaald moeten worden. Kan de staatssecretaris garanderen dat de totale som alle effecten die ik noem nog steeds positief is?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Het is heel ingewikkeld om dingen te vergelijken die zich volstrekt niet met elkaar laten vergelijken. Daar zal iedereen ook een andere weging aan geven. Het breed trekken van de heer Bashir spreekt mij wel aan. Dan wil ik het ook in de volgende zin breed trekken. Helaas was het nodig om met forse inspanningen de overheidsbegroting op orde te krijgen. In den brede waren daar een heleboel maatregelen voor nodig die niemand hier leuk vindt. Zelf sta ik natuurlijk aan de lastenkant voortdurend uit te leggen dat maatregelen heel pijnlijk zijn, maar helaas nodig om de staatsschuld te beheersen. Dat geldt voor deze maatregel, maar ook voor zo veel andere maatregelen. Het was helaas nodig — Nederland is niet het enige land ter wereld waar dat het geval was — om burgers en bedrijven te confronteren met allerlei pijnlijke maatregelen. Dat gebeurde wel met het oog op gezonde overheidsfinanciën die het mogelijk maken om banen te creëren, waar we nu al zeven maanden achtereen in geslaagd zijn, en de economie weer vlot te trekken. Dat is een pad dat Nederland heeft gevolgd en waarmee Nederland uit de gevarenzone is gekomen. Als beloning daarvoor zien we toch weer banengroei. Dat is belangrijk, maar dat doet niets af aan het feit dat elke individuele maatregel zijn pijnlijke kanten heeft en zijn offers heeft gevraagd. Dat ben ik helemaal eens met de heer Bashir.

De **voorzitter**:
Hiermee is een einde gekomen aan de beantwoording in eerste termijn van de regering. We gaan gelijk door naar de tweede termijn. U hebt nog tijd voor het indienen van een motie en een korte opmerking, mijnheer Omtzigt.

☐

De heer **Omtzigt** (CDA):
Voorzitter. Ik wacht nog steeds op de toezegging dat de regering gaat reageren op mijn aanbevelingen. Daar heb ik twee keer om gevraagd in een initiatiefnota. De staatssecretaris kan dat nu toezeggen of in een commissie, maar er zit gewoon haast achter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de accijnsverhoging op lpg en diesel budgettair veel minder heeft opgeleverd dan was beoogd;

overwegende dat dit komt doordat er geen rekening is gehouden met gedrags- en grenseffecten;

verzoekt de regering, voor 15 april 2015 een alternatief model voor brandstofaccijnzen te ontwikkelen, waarbij rekening wordt gehouden met gedrags- en grenseffecten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Omtzigt. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 86 (34002).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de accijnsverhogingen in de afgelopen zeven maanden waarover gerapporteerd kan worden, volgens de cijfers van de regering zelf 27 miljoen minder hebben opgebracht dan in 2013;

overwegende dat de accijnsverhoging naast budgettaire ook desastreuze effecten heeft voor de werkgelegenheid en economische ontwikkeling van de grensstreek;

verzoekt de regering, de accijnsverhoging terug te draaien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Omtzigt. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 87 (34002).

☐

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Automobilisten reden vroeger iedere keer de grens over om te tanken, maar tegenwoordig zijn ze ook behendiger geworden, zo hoorde ik uit ooggetuigenverslagen. Truckers en automobilisten hebben in de achterlader heel veel jerrycans, die ze een voor een vullen. Dat is één deel van de verklaring voor de daling van de benzineopbrengsten. Het andere deel van de verklaring is dat er in de grensregio's steeds minder mogelijkheid is om te tanken, omdat pomphouders massaal failliet gaan. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de recente lastenverzwaringen nadelige effecten hebben voor ondernemers, met name in de grensstreken;

van mening dat ondernemers in de grensstreken door deze lastenverzwaringen amper nog kunnen concurreren met ondernemers aan de andere kant van de grens;

verzoekt de regering, de nodige maatregelen te nemen die ondernemers in de grensstreken in staat stellen weer te concurreren met hun collega's in de buurlanden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 88 (34002).

☐

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Voorzitter. Hier wordt een typische vorm van struisvogelpolitiek bedreven. Er wordt 500 miljoen liter diesel minder verkocht en toch houdt de staatssecretaris vast aan een klein plusje. Dit plusje leverde in april 23 miljoen op en alle maanden daarna nog geen 3 miljoen. De betekenis van dat plusje op kasniveau is dus bijna verwaarloosbaar, maar de staatssecretaris steekt zijn kop in het zand voor de desastreuze gevolgen voor de werkgelegenheid en de economie in de grensstreek. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de accijnsverhogingen op brandstof, alcohol en tabak desastreus uitpakken voor de grensregio's en de werkgelegenheid;

constaterende dat het kabinet op 1 januari 2015 de accijnzen op tabak verder heeft verhoogd en de accijnzen op brandstof heeft geïndexeerd;

verzoekt de regering, deze verhogingen per direct ongedaan te maken om verdere schade voor de economie en de schatkist te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Tony van Dijck. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 89 (34002).

☐

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Voorzitter. Een dergelijke maatregel voor de accijnzen is natuurlijk vervelend, vooral voor de betrokkenen. Zoals ik al eerder heb gezegd, is er echter nog altijd een plus in het totaal. Wij zullen dit nauwlettend blijven volgen. Ik wijs op

de punten die de staatssecretaris heeft gemaakt op verzoek van de heer Omtzigt om toch naar de toekomst en de ramingen te kijken. Wij kunnen daarmee wellicht rekening houden als wij dit bespreken met de minister, want hij gaat hierover. Dat lijkt mij verstandig.

De heer **Van Klaveren** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Voorzitter. Ik heb de volgende motie opgesteld.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit verschillende onderzoeken de economische voordelen van een uniform btw-tarief blijken;

constaterende dat het huidige btw-tarief op brandstof 21% is;

overwegende dat het uniformeren van het btw-tarief op 15% een verlaging betekent van de btw op brandstof;

verzoekt de regering om het btw-tarief te uniformeren op 15% en dekking te halen uit de bestaande btw-vrijstellingen, alsmede uit de belastinguitgaven aan innovatie en vergroening,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Klaveren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 90 (34002).

De heer **Koolmees** (D66):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoorden. Ik zal nog op twee punten ingaan. Ik begin met de ramingen. De staatssecretaris heeft gezegd dat hij streeft naar een zo realistisch mogelijke raming. Dat lijkt mij een lovenswaardig streven. Tot nu toe zijn de structurele trends, zoals een schoon wagenpark en minder mobiliteit, niet meegenomen in die raming. Ik meende te horen dat de staatssecretaris van plan is dat nu wel te gaan doen. Dat lijkt mij heel verstandig.

De heer Omtzigt sprak over gedragseffecten. Ik ben het met hem eens op dit punt. Voor de totale begroting gelden natuurlijk de totale in- en uitverdieneffecten, want alle belastingmaatregelen hebben in- en uitverdieneffecten. Die worden ook meegenomen in de berekeningen van het Centraal Planbureau. Het gaat hier echter specifiek om een bepaalde categorie accijnzen, namelijk op tabak, alcohol en benzines, waarvan wij weten dat die gevoeliger zijn voor gedragsveranderingen. Dat kun je niet meenemen in het totaalplaatje, maar je zou natuurlijk wel handvatten kunnen zoeken om hiermee om te gaan, ook als daarover in het parlement wordt gesproken. Ik ben benieuwd naar het antwoord op de vraag van de heer Omtzigt of dit mogelijk is.

Het is goed om dit in de Benelux te bespreken. Wij hebben een secretaris-generaal en een parlement. Wanneer kunnen wij daarvan een resultaat verwachten?

De **voorzitter**:
Hiermee is een einde gekomen aan de tweede termijn van de Kamer. Ik zie dat de staatssecretaris opstaat; hij geeft daarmee aan dat hij direct zal reageren op de ingediende moties.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Voorzitter. Als de heer Omtzigt een vraag stelt of aanbevelingen doet, ben ik altijd bereid om daarop te reageren. Ik zal dat doen in een brief. Ik kan nu geen reactie geven, want ik ken het stuk niet.

In zijn betoog spreekt de heer Omtzigt opnieuw over de min 27 miljoen. Ik blijf zeggen dat het volkomen juist is dat de totale accijnsopbrengsten zijn gedaald ten opzichte van vorig jaar, maar ik houd staande dat de cijfers aantonen dat dit precies het gevolg is van een langjarige trend waarin wij de accijnzen op benzine niet hebben verhoogd. Het punt van de heer Bashir en de heer Omtzigt onderstreept precies de uitkomsten van de brandstofrapportage na de eerste drie maanden, namelijk dat er langjarige trends zijn en dat de accijnsontwikkeling daarbovenop komt. Doe je niets aan de tarieven, dan dalen de totale opbrengsten als gevolg van die langjarige trends. Bij diesel hebben we ze verhoogd en dan kunnen er wel positieve opbrengsten volgen, zoals hieruit ook blijkt.

In zijn motie op stuk nr. 86 stelt de heer Omtzigt de verwachtingen niet helemaal realistisch. Een alternatief model is een overschatting van wat in dit kader haalbaar is. Wat ik heb toegezegd, is dat ik streef naar een raming die op het terrein van brandstofaccijnzen meer recht doet aan bekende trends. Deze moet passen binnen de haalbaarheid en in de totale systematiek. Onbekende dingen zijn moeilijker te voorzien. Sommige gedragseffecten vallen bijvoorbeeld onder de turbulentie van de economie. Ik zal dus proberen, de ramingen te verbeteren, maar dat zal zonder enige twijfel niet door het leven kunnen gaan als een alternatief model. Dan zou ik onrealistisch over de verwachtingen zijn. Wij delen dus wel de achterliggende zorg. Ik heb de heer Omtzigt toegezegd om daar met deze suggestie achterheen te gaan, maar in technische zin moet ik deze motie ontraden, omdat ik graag realistisch ben over de verwachtingen.

De motie-Omtzigt op stuk nr. 87 en de motie-Van Dijck op stuk nr. 89 ontraad ik, omdat er geen dekking bij zit.

In zijn motie op stuk nr. 88 refereert de heer Bashir aan het plan van zijn buurman. De PvdA-fractie heeft ooit het initiatief genomen om allerlei acties voor te stellen voor de economieën in de grensstreek. Het kabinet heeft een groot aantal van die aanbevelingen overgenomen en het ministerie van Economische Zaken is daar druk mee doende. Tegen die achtergrond moet ik deze motie ontraden, echter met honorering van alle positieve intenties van de heer Bashir — die ik deel — om het mensen in de grensstreek makkelijker te maken om een baan te vinden.

De heer **Bashir** (SP):
Voor de volledigheid merk ik op dat de motie ook ziet op de financiële aspecten en dus op de accijnzen, zodat ook op dat terrein de nodige maatregelen kunnen worden genomen.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Volgens mij ben ik naar aanleiding van de moties op de stukken nrs. 87 en 89 ingegaan op de opvattingen van het kabinet over de ontwikkeling van de accijnzen. Op basis van deze interventie verandert mijn oordeel over deze motie niet.

De heer Van Klaveren heeft in zijn motie op stuk nr. 90 suggesties gedaan die in elk geval relevant kunnen zijn voor de stelselherziening en de bredere stelseloperatie. Hij heeft in eerste termijn vragen gesteld die ongetwijfeld daarbij behandeld moeten worden. In dit geval zijn zij echter prematuur. Wat hij hiermee namelijk niet beoogt, is om de lasten op arbeid te verlagen en dat is nu precies wel wat wij in dit land willen. Wij willen de wig verkleinen, wij willen mensen aan het werk helpen. Wij willen niet dat iemand €11 netto overhoudt als hij zijn werkgever €20,50 kost. Daar doet deze motie geen recht aan. Sterker nog, dat zou hiermee geblokkeerd worden. Om die reden moet ik zijn motie ontraden. Daarbij merk ik aan het adres van de heer Van Klaveren wel op dat ik er zeer in geïnteresseerd ben om deze kwesties nader aan de orde te stellen als wij over het stelsel komen te spreken.

De heer **Van Klaveren** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Wij zijn groot voorstander van de invoering van een vlaktaks en van een verlaging van de vennootschapsbelasting en talloze andere belastingen. Uiteindelijk zullen deze maatregelen ervoor zorgen dat de belasting op arbeid fors omlaag zal gaan. Ik heb dat ook al tijdens de Algemene Financiële Beschouwingen aangegeven. Uit verschillende CPB-rapporten blijkt dat de economische effecten zeer gunstig zijn voor de uniformering van het btw-tarief, zeker als voor 15% wordt gekozen. Ziet de staatssecretaris dat ook in? Is hij van plan hiermee iets te doen?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik heb alle literatuur op dit terrein van het CPB, maar ook van de commissie-Van Dijkhuizen en de commissie-Van Weeghel, doorgenomen. Wat ik ermee ga doen, zal onderdeel worden van wat ik "het prototype" heb genoemd en waarop wij ongetwijfeld in deze zaal nog een keer terugkomen.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik dank de staatssecretaris dat hij wil reageren. In de brief heeft hij gezegd dat hij op 17 februari, geloof ik, kascijfers zou kunnen geven over het hele jaar. Is het mogelijk dat hij dan voor eind februari op de aanbevelingen en de juistheid van de cijfers reageert? Er zal dan ook een brief over de accijns en over de oldtimers naar de Kamer moeten worden gestuurd; hij kan dan alle autozaken in een keer naar de Kamer sturen.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Het is een goede suggestie om deze dingen in één brief te bundelen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
De stemming over de ingediende moties zal komende dinsdag plaatshebben.